

надійшла. При цьому операції по виконанню вказаних робіт можуть бути механізовані.

**Воронов Р. В.**, аспірант

*Харківський національний університет городского хозяйства  
имени А. Н.Бекетова, Украина*

## **ЕЛЕКТРИЧНИЙ ТРАНСПОРТ ЯК ОСНОВНА СКЛАДОВА РОЗВИТКУ МІСЬКОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ**

Міський пасажирський транспорт – важлива галузь народного господарства. Без чіткої функціонуючої транспортної системи сучасне місто попросту не може існувати.

На його частку приходить від 60 % до 75 % усіх міських перевезень пасажирів. У Харкові перевезення пасажирів міським електричним транспортом складає близько 72% (За 2014 р. метрополітеном, трамваями і тролейбусами було перевезено 438 млн. пасажирів, що складає 71,9% від загальної чисельності пасажирів, перевезених в обласному центрі). Перевезення пасажирів відбувається на 24 маршрутах 224 тролейбусами різних типів, на 13 маршрутах 302 трамваями, на 3 лініях метрополітену 322 вагонами (інформація на стан 01.01.2015 р.).

Міський електричний транспорт має ряд переваг. Метрополітен займає почесне місце у провізній спроможності пасажирів, швидкості сполучення, точності і регулюванні руху, ступінь безпеки руху, умовах поїздки для користувачів метрополітену тощо. Тролейбуси також мають свою плюси, це насамперед невеликі початкові витрати, відсутність шкідливого впливу на навколишнє середовище. Трамваї мають свої переваги: відносно велика провізна спроможність (менша ніж у метрополітену, але найбільша серед наземних видах міського транспорту), низька собівартість перевезень, великий термін служби рухомого складу, простота керування трамваєм (трамвайним поїздом).

Ряд вищевказаних переваг дають передумови для стрімкого розвитку електричного транспорту не лише в Україні, але у країнах Європи.

Міста і селища повинні являти собою раціональну комплексну організацію виробничих зон, житлових районів, мережі суспільних і культурних установ, побутових підприємств, транспорту, інженерного устаткування і енергетики, відпочинку людей.

Саме цю задачу покликана вирішувати система міського транспорту, і це визначає його галузеву специфіку.

Насамперед, це своєрідність «продукції» міського транспорту. Ця «продукція» – послуги, тобто пасажирські перевезення, вимірювані кількістю перевезених пасажирів (іноді кількістю виконаних пасажиро-кілометрів).

«Продукція» міського електротранспорту на відміну від продукції промисловості або сільського господарства не може бути в часі і просторі відірвана від виробничого процесу, не може існувати поза цим процесом.

Тому, з однієї сторони не можна за рахунок перевиконання плану створити якийсь запас продукції, а з іншого боку – невиконання плану за деякий період не можна компенсувати в наступні періоди без збитку для інтересів пасажирів. Ця своєрідність «продукції» ставить транспортні підприємства в безпосередню залежність від коливань попиту на перевезення, веде до планової нерівномірності виробництва.

До того ж сама потреба населення міста в послугах транспорту не однакова за часом (сезонні, місячні, погодинні і інші коливання) і залежить від цілого ряду різноманітних факторів.

Всякі відхилення, прорахунки, неефективність роботи міського електротранспорту ведуть не тільки до поганого надання послуг, а і цілому рядові непродуктивної перевитрати трудових, фінансових, енергетичних і інших ресурсів.

Перевитрата основних ресурсів у результаті виробництва в значній мірі позначається на собівартості готової «продукції», що безпосередньо попадає до споживача.

Так, на підприємствах міського електротранспорту через нераціональне використання ресурсів відбувається збільшення собівартості перевезень, погіршення якості обслуговування і ряд інших негативних наслідків, що негативно позначаються на роботі підприємства в цілому.

В умовах жорстких ринкових відносин, коли відбувається підвищення цін на електроенергію, запчастини, сировину, найбільш розумним з технічної і економічної точки зору для підприємств є застосування ресурсозберігаючих технологій і режимів, поряд зі створенням стимулів для їхнього впровадження.

На сьогоднішній день в Україні відбувається модернізація вже існуючих видів рухомого складу та закупівля нового, який відповідає сучасним нормам експлуатації, запровадження новітніх технологій в агрегатах рухомого складу та його вузлах. Відбувається закупівля сучасного обслуговуючого обладнання тощо.

Завдяки науці, яка нестримно йде вперед, розробляються проекти щодо створення нового сучасного транспорту. Серед таких проектів можна виділити: струнний електричний транспортний засіб, гібридний автобус, електрокари, трубовидні локомотиви, швидкісні трамвайні лінії і тому подібне.